



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Markus Ganserer, Thomas Mütze, Dr. Martin Runge, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Verbesserungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich im Rahmen der demnächst anstehenden Bewertung der Auswirkungen des 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) durch die Bundesregierung für einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm einzusetzen und die hierfür notwendigen folgenden Ziele durchzusetzen:

- a) Kein regulärer Flugbetrieb zwischen 22 und 6 Uhr;
- b) Gleichstellung von militärischen und zivilen Flughäfen sowie von Bestands- und Ausbaufugplätzen hinsichtlich der Schutzzonengrenzwerte;
- c) Absenkung der Schutzzonengrenzwerte auf 50 dB(A) LAeq, Tag (Äquivalenter Dauerschallpegel) für die Tagschutzzone (TSZ) 1 sowie 45 dB(A) LAeq, Tag für die TSZ 2 und hilfsweise auf 40 dB(A) LAeq Nacht;
- d) Die Einführung eines wirkungsbezogenen Maximalpegel-Kriteriums von weniger als einer zusätzlichen Aufwachreaktion;
- e) Einführung und Deckelung des Fluglärmkontingents (maßgeblich: Durchschnittstag 2016) und Absenkung dieser Menge alle fünf Jahre um 20 Prozent.

Begründung:

Das FluLärmG krankt auch nach seiner Novellierung im Jahr 2007 u. a. daran, dass

- a) das Gesetz ausschließlich auf passiven Lärmschutz abzielt und aktiven Lärmschutz vernachlässigt und
- b) dass es keinerlei Möglichkeiten bietet, den Fluglärm zu begrenzen, sondern lediglich Zustandsbeschreibungen vorsieht, die an sich natürlich noch keine Verbesserungen bringen.

Federführend für den Fluglärmbericht ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, als dessen nachgeordnete wissenschaftliche Behörde das Umweltbundesamt (UBA) eine vorbereitende Studie veröffentlicht hat, in der neben der rechtlichen Problematik u. a. auch die neusten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die aktuellen technischen Entwicklungen umfassend dargestellt sind.

Unbestritten ist, dass Fluglärm gravierende gesundheitliche Auswirkungen für die betroffenen Menschen hat. Die im Antrag genannten neuen Grenzwerte für die einzelnen Dauerschallpegel für die TSZ 1 und 2 sowie für die Nacht-Schutzzone entsprechen den Empfehlungen der Night Noise Guidelines der WHO, die das UBA „uneingeschränkt“ teilt.

Für die unterschiedliche Behandlung von einerseits zivilen und militärischen Flughäfen sowie andererseits bestehender und neuer bzw. signifikant erweiterter Flughäfen gibt es keinerlei wissenschaftlich haltbare Begründung.

Die Einführung eines wirkungsbezogenen Maximalpegel-Kriteriums in die Berechnung des Dauerschallpegels folgt dem aktuellen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung.

Um die Lärmbelastung wirksam eindämmen zu können, ist die Einführung und schrittweise Reduzierung eines Lärmkontingents notwendig.